

中央ヨーロッパにおける市場経済化の進展に伴う都市システムの変容

山本 充

I. はじめに

1989年のベルリンの壁の崩壊を端緒として、ドイツ統一、そして旧社会主義国の政治経済改革が生じ、そのうねりはEUの東方拡大までをも実現させた。とりわけ、政治経済改革やEU拡大の影響を強く受けたのは、ポーランド、チェコ、スロバキア、ハンガリーといったヴィシエグラード諸国といえる。歴史的にみて、これらの国々は、近隣のドイツやオーストリアなどと、政治的にも経済的にも深い関係を有してきた。ドイツやオーストリアとのこうした関係を基礎として、1980年代末以降の政治・経済改革のなかで、ヴィシエグラード諸国は比較的良好な経済成長を遂げることができた。ドイツやオーストリアとその影響の強いこれら諸国を含む地域を中心として、中央ヨーロッパと称されてもきた¹。中央ヨーロッパは、ヨーロッパ統合の動きの恩恵を最も享受した地域ともみてとれよう。

市場経済化の進展とそれに伴う経済発展の影響は、都市、とりわけ首都をはじめとする大都市で顕著にみることができる。また、中欧における経済の活性化は、地域内や国内における人・物資・資本・情報の都市間の流動、すなわち都市間結合をもたらすのみならず、国際的な都市間結合を強化し、また、新たに形成させていると考えられる。ここにおいて、主要な経済交流の相手先であるヨーロッパ西部の諸都市との関係が重要な役割を果たしていることはいうまでもない。

特定の地域における人・物資・資本の非対称的な流動に基づく階層的な都市間結合を都市システムとするならば、この地域、中央ヨーロッパにおける都市システムは、大きな変容を被ってきたと考えられる。都市システムは階層性を持ち、大都市とその周辺小都市・農村との関係によって構築されるシステム、国や地方において分布する都市群間の結合によって形成されるシステム、グローバリゼーションのもとでの国境を越えた国際的な都市間結合によるシステムから構成される²。本稿では、中央ヨーロッパにおいて、とりわけ変容の著しかった1990年代を中心に、都市システムがどのように形成され変容を遂げてきたのか、それぞれのレベルのシステムに注目しつつ把握することを目的とする。

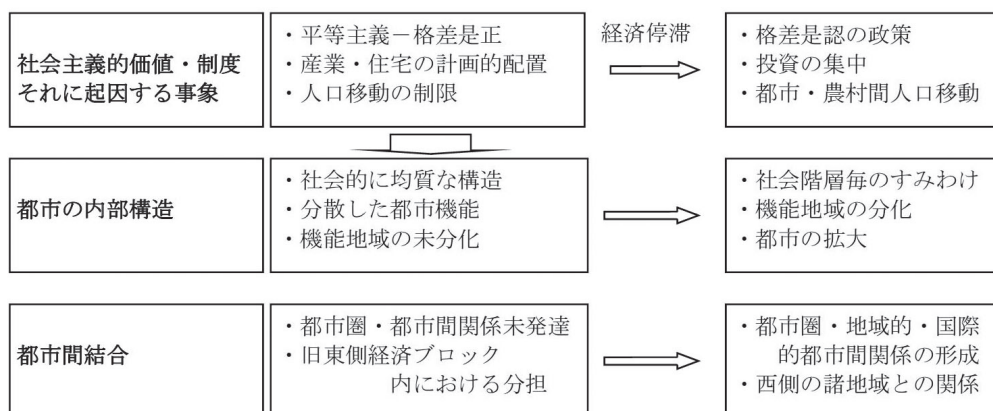
Ⅱ. 社会主義時代における都市・都市間結合の特色とその変化

旧社会主義国においては、第2次世界大戦後、社会主義のもとで自由経済圏とは異なる都市構造、そして都市景観が形成されてきた。そこには社会主義都市特有の共通した特色をみることができる³（第1図）。

まず、社会主義のスローガン「平等主義」が掲げられ、都市内の各地区ごとや都市ごとに存在する格差をなくし、生活条件を等しくしようとする試みがなされた。既存の市街地ではアパートの再配分や邸宅の分割が行われ、専門職層やブルーカラー層など多様な社会階層の混住化が進められた。結果として、第2次大戦以前に存在していた社会階層ごとのすみわけが解消され、社会的に均質な都市構造が作り出された（山本, 2003a:27）。郊外においても同じ大きさと間取りをもつ団地の建設が進められ、多様な階層の混住が一般的であった。

また、計画経済の下で、工場など産業の配置が政府主導で行われたが、それは、都市内における商業やサービス業の立地にも及び、小売業や保育園などの公的サービスが、居住場所に関わらず利用しやすいよう均等に配置されることとなった。また、借料が統制されて低いレベルであったため、利潤の低い機能でも都心部に立地することが可能であった（Sýkora and Šimoníčková 1994: 62-64）。かくして、中心商業地や業務地区の分化・成長がみられず、都市機能が分散立地する傾向にあった。

加えて、自由主義経済下であれば企業の自由な立地と経済活動によって生み出されるであろう企業間、すなわち都市間の物資や人の流動は少なく、都市間の結合とその基盤となる交通ネットワークは脆弱なままであった。そうした中、旧ソ連を中心とする東側ブロック経済圏の中における生産の分担に伴う流動が主であった。

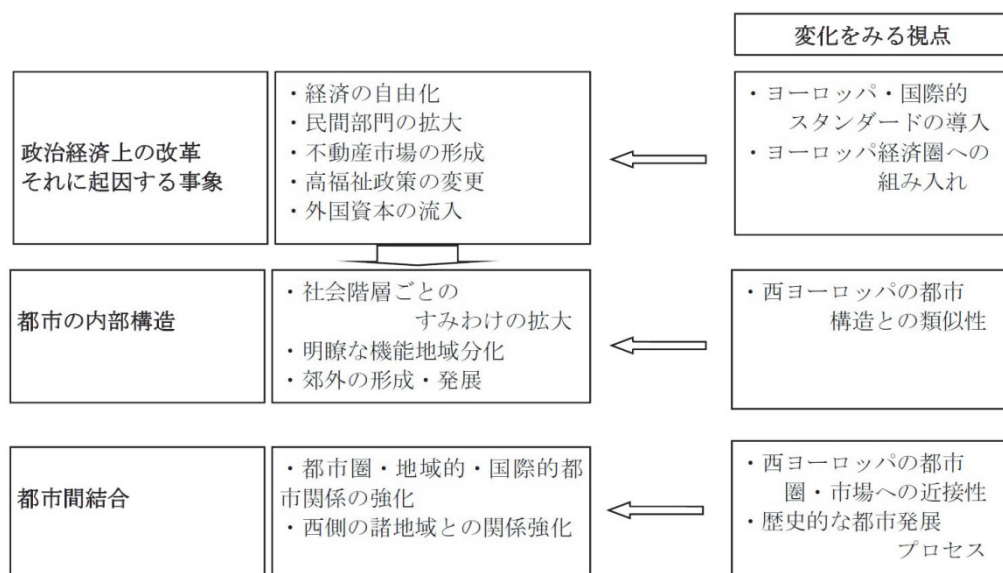


第1図 社会主義時代における都市の内部構造と都市間結合

しかしながら、経済が停滞する中で、こうした「平等主義」のもとでも、住民間の格差が拡大していった（第1図参照）。消費財やサービスが慢性的に不足する状況において、“モノ”やサービスを容易に入手することができる特権階級が形成されてきたからである。また、住居の変更は制限され、いったん割り当てられた住居にずっと居住することが通常だったために、年齢階層ごとの棲み分け（セグリゲーション）が進展し、老齢層が集中して住む地区が出現することとなった。また、プラハのように、投資がなされず老朽化した旧市街においては、老人や年金生活者、単純労働者などが残存し、均質な社会構造に差異がみられるようになってきた（Sýkora, 1993: 283-285）。すなわち、改革後に進展する変化がすでに社会主義時代において先取りするかたちで生じていたことになる。ここにおいて、改革後に急激に生じたとされる変化も、実は長期にわたる変化の一部として把握することもできる。

1980年代末以降における各国の一連の改革は、社会主義時代の終わりに既にみられた都市内部の構造や都市間結合の変化を加速化させたといえる（第2図）。

経済の自由化は、公的部門から民間部門への移行を促進し、そこにおいて外国資本のもつ役割は大きかった。都心部においてオフィスや小売業の立地が進展し、中心業務地区が形成されてきた。オフィスや小売業のスペース需要の増大した都市中心部に居住していた高齢層や貧困層の多くは、彼らの住居を企業などに又貸しし、自身は家賃の安い周辺部に移動しはじめた。一連の改革により、家賃に対する公的な助成が減少し、家賃が高くなったことも背景にある。不動産市場が形成されてくるなかで、新しく建設される住宅は、まず高所得者層を対象とした



第2図 政治経済改革後における都市の内部構造と都市間結合

外国資本の進出は、ドイツやオーストリアをはじめとする西側諸国から主として行われた。こうした資本流動にともなう、西側からの人の移動、そして西側への物資の移動が活発となり、改良された交通基盤も相まって、西側の諸都市との関係が強化されていくこととなった。

Ⅲ. 大都市圏の拡大と国家における首都の卓越性

前述のように、自由主義経済の導入とそれにとまなう私有化、そして内外資本の進出は、とりわけ大都市において、事務職や秘書などの専門職への需要を生み出した。いわば経済改革の

1995年の人口

- 150,000
- 75,000
- 15,000

人口増加率

- 50%以上
- 10%以上50%未満
- 0%以上10%未満
- 10%以上0%未満
- 10%未満

(出典：山本 (2003a))

強化されたともいえる。

例えばプラハでは、都心部において住宅が減少し、商店やオフィスなど他の機能への転換が進展する一方で、市街地外縁部や郊外において、新たな宅地開発が行われることなどを通して、人口の外方への移動がみられる（第 3 図）。こうした郊外化の動きの中で社会主義時代に建設されたセカンドハウスのもつ役割が注目される（Bičík, 1996）。セカンドハウスは、モータリゼーションの進展も相まって、利用頻度をより高め、さらには、恒久住宅化する傾向にあり、将来さらにその傾向は強まると考えられる。プラハの中心市街地からその周辺における社会主義時代のアパート群と改革後の宅地開発、そして、その郊外のセカンドハウス地帯へと居住機能の外縁化が進展してきているといえよう。大都市圏が拡大し、郊外が形成されるだけでなく、セカンドハウスの利用を通して、農村における居住、半都市化の進展の萌芽がみられる。この点において、ドイツやフランスなどの都市農村間人口移動の動向と類似している。

ハンガリーにおいても、都市部の富裕層と若年層は、ブダペスト郊外へと向かっている。そして、その移動には方向性があり、良好な住宅地である地帯への移動が顕著となっているという（Kovács and Dóvényi, 1998）。

以上みてきたように、社会主義時代においては、計画経済に基づく産業立地、移住の制限などがなされた結果、経済原理による都市の成長とそれに伴う都市間関係の強化は妨げられてきた。しかし、市場経済の進展とともに、首都を始めとする大都市が経済投資の受け皿となって、就業機会も増大し、都市機能が強化されてきた。ここにおいて、大都市郊外の小都市や農村が、新たな人口の受け皿となり、通勤流動や買い物行動などを通して大都市と結合し、大都市圏が形成されてきた。モータリゼーションの進展がこうした傾向を促したばかりでなく、大都市圏の空間的拡大に貢献したといえる。

2. 首都の卓越性と局地的都市間結合の強化：国家レベルの都市システム

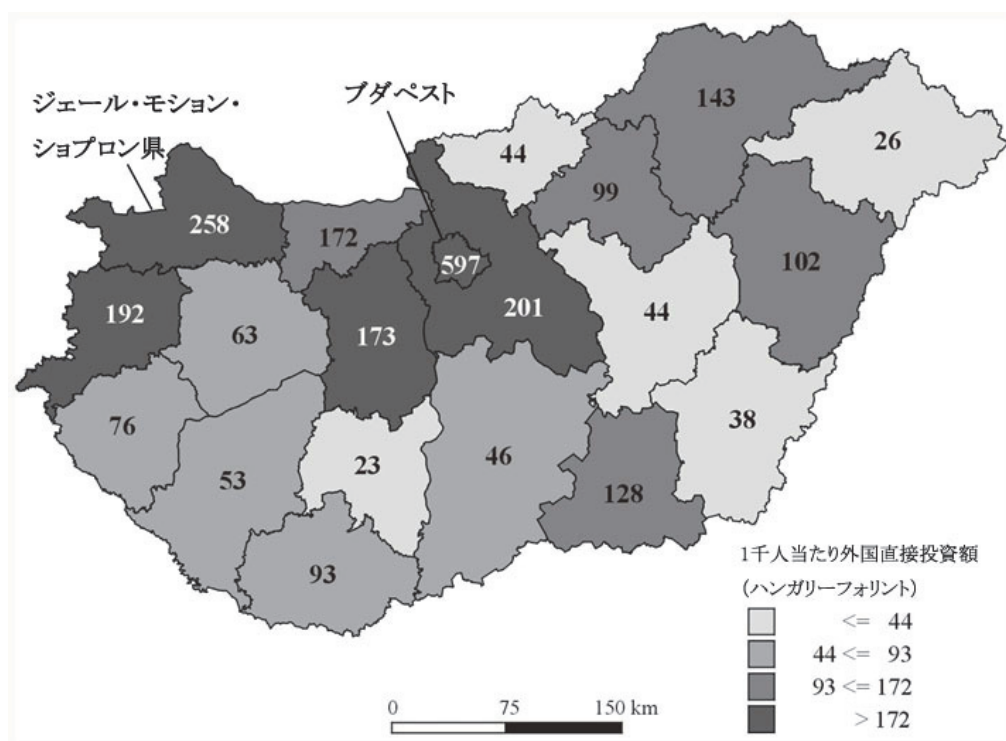
社会主義体制の下では、国家の中で意志決定がなされる首都が政治的にも経済的にも卓越した地位を有していたといえる。政治経済改革後、地方分権の動きがあったにせよ、また、地方分権が EU 加盟の条件であったにせよ、中央が大きな権限を掌握する状況に大きな変化はない（ヨルダン, 2012）。そして、市場経済化の進展に伴う投資が、大都市とりわけ首都に集中する結果、それぞれの国の中で、首都とその都市圏が卓越した地位を獲得する傾向にある。

第 1 表によると、チェコにおけるプラハが経済的に見て突出した位置にあることがみてとれる。プラハにおける一人当たり投資額は全国平均の約 2 倍であり、平均所得も高く一人当たり所得税も 2 倍を超える。また、失業率も全国平均の半分以下である。プラハはチェコにおける成長の極であり、プラハにおける投資の拡大とそれに伴う雇用の拡大と労働力の移入は、国内

第1表 チェコにおける地域間経済格差（チェコ平均＝100）

	1人当たりの投資額 1993-94	1人当たりの所得税 1993-94	失業率 1995	平均所得 1994
プラハ	194	248	47	127
中部ボヘミア	101	99	93	99
南部ボヘミア	86	90	65	94
西部ボヘミア	91	74	102	97
北部ボヘミア	97	85	140	100
東部ボヘミア	79	85	75	92
南部モラビア	86	79	87	94
北部モラビア	80	65	153	98

（出典：Statistical book of Czech Republic 1995）



第4図 ハンガリーにおける一人当たり外国直接投資の分布（1997年）

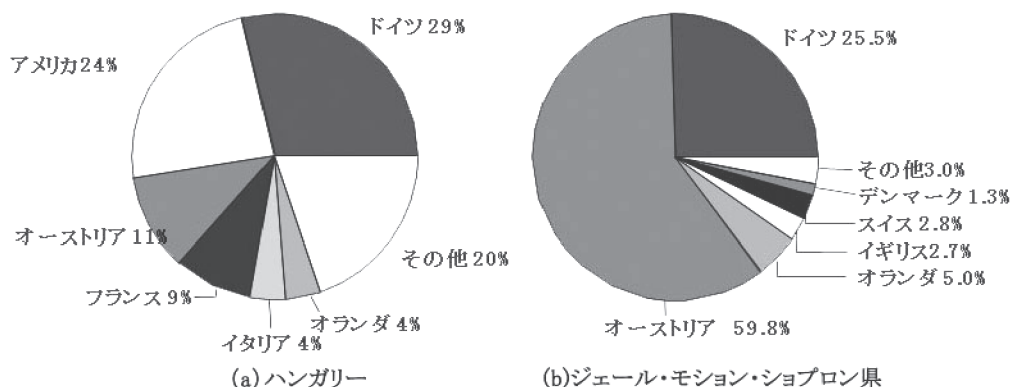
（出典：Mesuburger（2002））

における首都とその他の地域との格差の拡大をもたらすことになる。

こうした状況はハンガリーにおいても同様である。第4図によると、外国直接投資はブダペストが突出し、次いでブダペスト周辺で多く、その他の地域では大きくその額を減じている。ブダペストは、チェコにおけるプラハと同様、経済成長の牽引力となっていることがわかる。

同図で興味深い点は、ブダペストとその周辺地域に加えて、西部のオーストリアとの国境地域で、投資額の多い地域がみられることである。第5図をみると、外国直接投資の起源国は、ハンガリー全体では、ドイツ29%を始めとして、アメリカ24%、オーストリア、フランスなどとなっている。一方、オーストリア国境地域のジェール・モション・ショプロン県に限定すると、オーストリアが6割と圧倒的なシェアを誇り、次いでドイツの25.5%である。ハンガリー国内では周辺地域ではあるが、オーストリアの首都ウィーンからみて近接したこの国境地域において、この近接性ゆえにオーストリアからの投資が盛んに行われ、企業の進出が活発であり、失業率も低くなっている（Kozma, 2000）。

このように、国境を越えた局地的な都市間結合も形成されつつある。これは局地的な経済圏の形成を示しているとともに、かつての「鉄のカーテン」を超えた西から東への都市圏の拡大であるともみてとれる。成長の極である首都とその他の地域という対比とともに、西ヨーロッパ諸地域・諸都市への近接性に規定されるかたちでの東西の対照もみてとれる。ここにおいて、こうした地域の経済発展の要因として、単に近接性だけではなく、社会主義体制以前から存在する歴史的文化的諸条件が挙げられていることは興味深い（Meusburger, 2001）。ドイツからの進出企業が、ハンガリーにおけるドイツ人集団居住地区において顕著にみられるなど、変化の過程において、民族集団の存在・分布が経済圏の形成に重なっていることが理解できる。



第5図 ハンガリーとジェール・モション・ショプロン県における外国直接投資の起源国（1995年）

（出典：Mesuburger（2002））

IV. ヨーロッパの都市システムへの組み入れ

1. 都市間結合の指標としての航空旅客流動

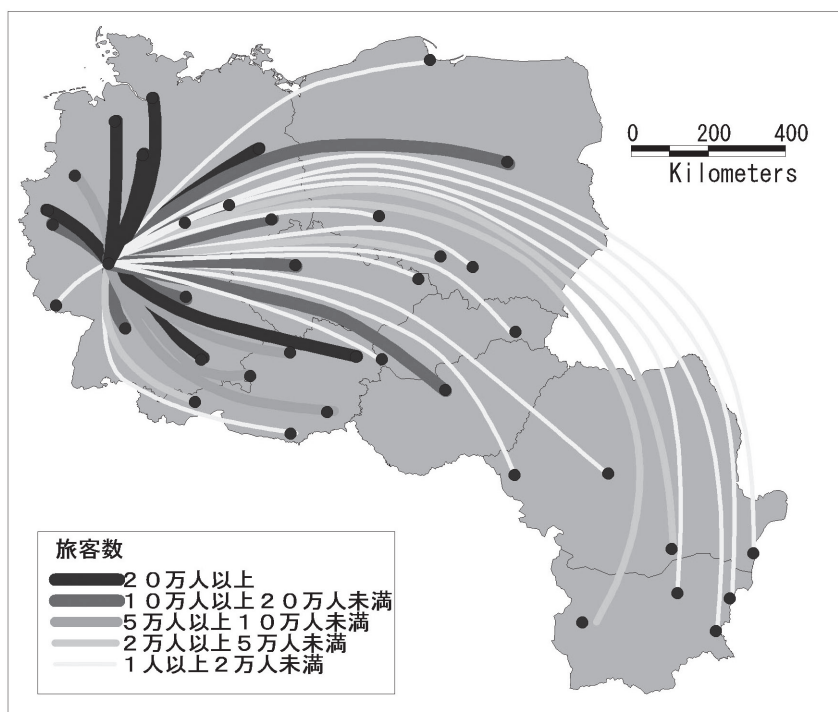
旧社会主義国は、外国、とりわけ西ヨーロッパからの投資を受け入れることで、西ヨーロッパ諸都市と、人や物資の流動を増大させ結びつきを強化してきたといえる。ここではこうした国際的な流動のうち、航空旅客流動を取り上げる。中欧においては大都市間の距離は比較的長い、高速鉄道網の整備が遅れていることから、さらにビジネスの分野においては、鉄道やバスに比較して飛行機の利用が主であると考えられるからである。ここで主として利用したデータは、ドイツ連邦統計局の航空交通統計 1987 年、1991 年、1995 年、1999 年版⁵ である。この統計においては、経路をどうあれ、旅客の発地と着地ごとに利用者数が示されており、各主要空港で実際に乗り降りした旅客数を把握することができる。

むろん、空港間の旅客流動がそのまま都市間の流動とはいえない。しかしながら、ドイツの主要空港は、ドイツの主要な大都市、大都市圏に立地し、それらはまた、ヨーロッパの中心軸の一角をなしている。また、旧社会主義国においては、首都の空港が航空流動において卓越した位置を占めているが、現在のところ、前述のごとく首都が経済成長の中心として位置づけられる。したがって、各空港間の流動から都市間の流動をみていくことができよう。対象とする地域は、ドイツとともに、ポーランド、チェコ、スロバキア、ハンガリーであるが、参考のためルーマニアとブルガリアも加えた。

2. ドイツ主要空港からの航空旅客流動の変化

1990 年のドイツ統一以前の 1987 年におけるフランクフルトからの航空流動をみると、ハンブルクや西ベルリン、ミュンヘン、ウィーン、といったドイツ国内や西側諸国の主要都市との流動が主であり、旧社会主義国との流動は少ない。また、航空ネットワークは密ではなく、統一後の 1991 年ごろからネットワークの充実が図られてきていることがみてとれる。1995 年になって、国内、国外のどの路線においても旅客数の増加が顕著となってくる。中欧諸国とは首都との結合が主であるが、それ以外の主要都市との結合もみられるようになってくる。1999 年になると（第 6 図）、全体としてさらに旅客数は増加し、とりわけワルシャワ、プラハ、ブダペストへの流動が大きく、これら各首都との経済的な結びつきが強まったことがわかる。この結びつきの強さは、その他地方都市ならびにルーマニア、ブルガリアへの流動の少なさ、ひいてはこれらとの経済的結合の弱さと対照的である。

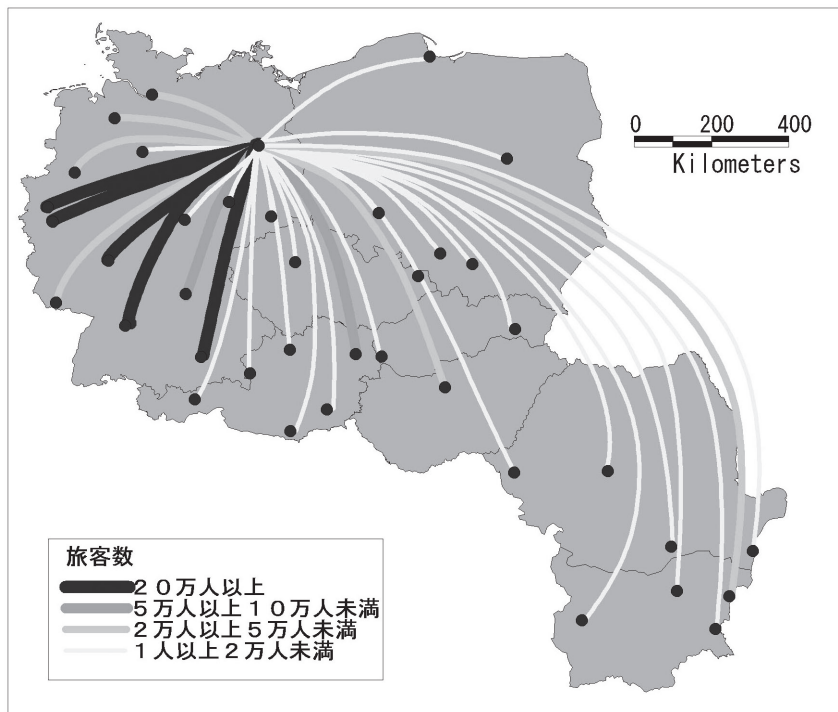
ドイツ統一直後の 1991 年におけるベルリンからの流動をみると、国内のケルン・ボン空港との流動が突出して増大していることがわかる。その他のドイツ国内の諸都市との流動も増大



第6図 フランクフルトからの航空旅客流動(1999)

(出典：ドイツ連邦統計局航空交通統計)

しており、この傾向は 1995 年においてもみられる。このことは、統一ドイツの首都としてのベルリンの政治経済的役割の増大を示しており、ケルン・ボンへの流動の多さは、かつての首都ボンとの行政上の結合が強いことを示している。一方で、この間にハンブルクやハノーファーとの流動が縮小している。これは鉄道や道路の改良により、それらによる時間距離の縮小が顕著で、航空輸送に取って代わったからである。旧社会主義国の各首都への流動をみると、1991年、1995年とも、実数としては多くないもののブダペストとの流動が最も多く、ワルシャワやプラハとの流動は少ない。この時点において、ベルリンとワルシャワ、プラハ間においては高速道路や高速列車が十分に整備されていないので、それらに代替されているというよりも、流動が元来少ないことをあらわしていよう。すなわち、ベルリンとワルシャワやプラハの間の経済的な結合関係は強くないように思われる。一方で、ブルガリアの黒海沿岸の諸都市との流動がみられることは、黒海沿岸が社会主義時代から保養地として利用されてきたその伝統を示している。1999年になると(第7図)、中欧諸国の首都のみならずその他主要都市とのネットワークが充実してくるが、全体として流動の大幅な増加はみられない。第6図にみられるフランクフルトから中欧各都市への流動量の多さと対照的である。中欧における経済改革の波及効果を



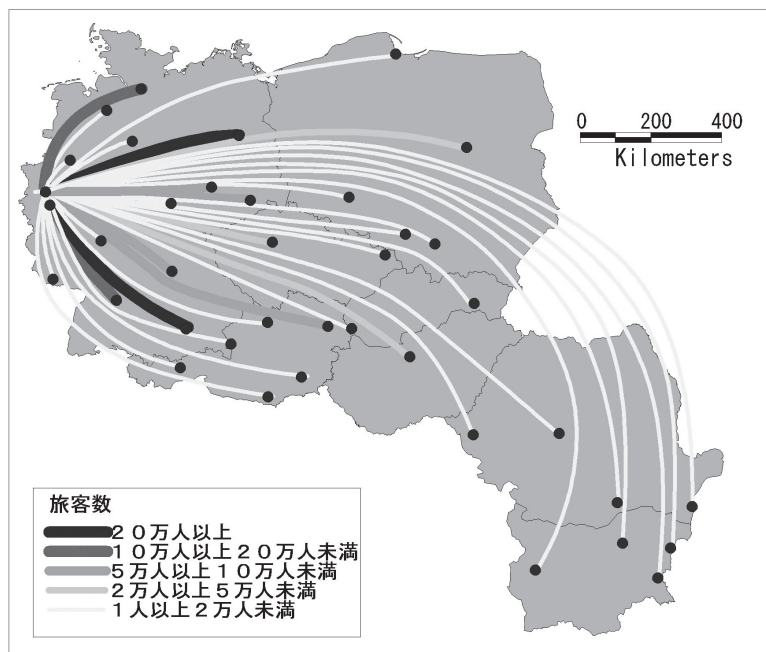
第7図 ベルリンからの航空旅客流動(1999)

(出典：ドイツ連邦統計局航空交通統計)

受けて、経済のセンターとして、また東へのゲートウェイとして成長するとみられたベルリンが、進出企業の撤退もあるなど、ことのほか停滞していることをこの流動もまた示していると思われる。

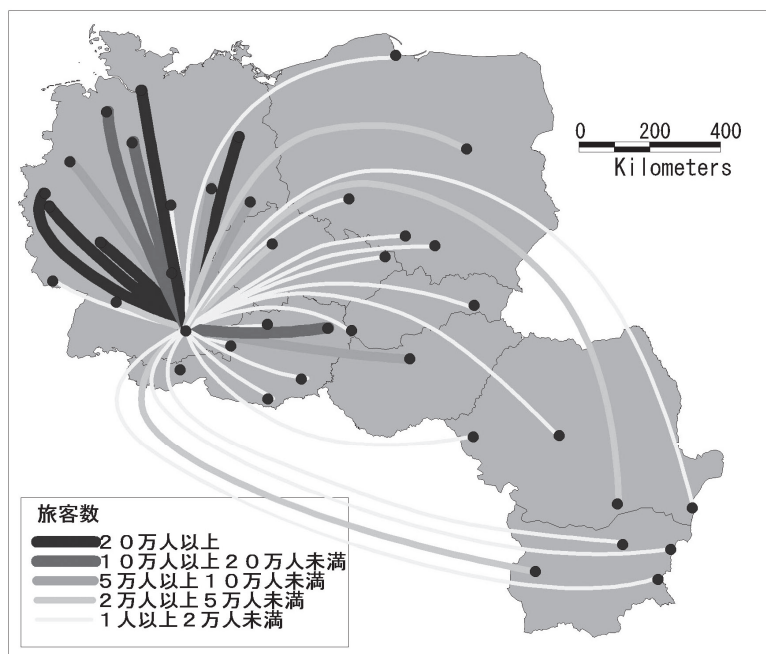
ライン・ルール地域を後背地とするデュッセルドルフ空港からの航空旅客流動は、1991年においては国内の主要都市、とりわけベルリンとミュンヘンへが多かった。同時期、旧社会主義国の中では、ブダペストへの流動が多い。これはドイツの他都市の空港からの流動についても当てはまることで、ハンガリーが1990年代に入る前の早い時期から経済の自由化を進め、外資の導入とドイツ諸都市との関係強化を進めていたからと考えられる。1999年になると(第8図)、ブダペストだけではなく、ワルシャワとプラハという首都への流動が現れてくる。首都以外の地域中心都市への路線が開設され航空流動も生じているが、その数は少ない。旧社会主義国においては、首都が政治経済の面で卓越した地位を有していたが、政治経済改革後においても、成長の極として西側資本や人のゲートウェイとしての役割を果たしているといえよう。

ドイツ南部の経済の中心ミュンヘンからは、1987年の時点ですでに、ウィーンやブダペストへの流動がみられた。この傾向は1991年になっても引き続きみられ、ドイツ南部とオースト



第8図 デュッセルドルフからの航空旅客流動（1999）

（出典：ドイツ連邦統計局航空交通統計）



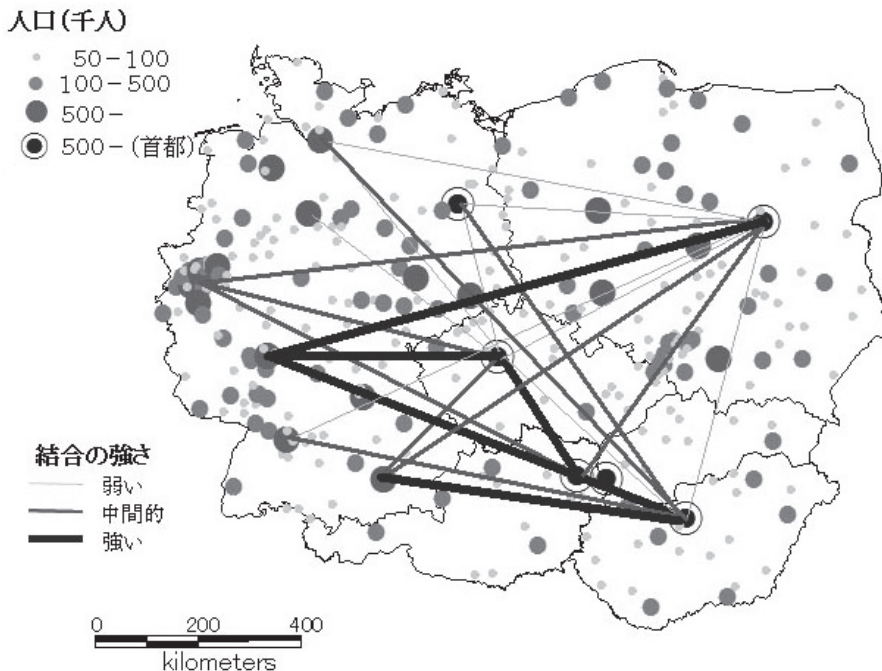
第9図 ミュンヘンからの航空旅客流動（1999）

（出典：ドイツ連邦統計局航空交通統計）

リア、ハンガリーの都市間の結合の強さを物語っている。1999 年になるとさらに旅客流動数は多くなり（第 9 図）、同時に、旧社会主義国の他の都市への流動も増加してくる。また、ワルシャワへの流動は、ハンブルクからのそれよりも多いことも指摘できる。

3. 航空旅客流動にみる都市間結合

これらドイツ各空港からの航空旅客流動に加え、中欧の各主要空港からの航空便数を考慮して、中欧における都市間結合を示したのが第 10 図である。フランクフルトはワルシャワ、プラハ、ブダペストといった首都と強い結合を有している。ここで用いた連邦統計局航空交通統計は、既述のように実際の乗降地を示しており、国際ハブ空港としてのフランクフルト空港の役割あるものの、フランクフルトを中心とするライン・マイン大都市圏から発生した旅客を示しており、また、他空港に比して後背地が広いことも指摘できる。ここにおいて、金融業のみならず製造業のセンターとしてのフランクフルトとその周辺地域のもつ意味は大きい。ミュンヘンは、各首都と結合を有しているものの、とりわけ、ブダペストとの結合が強い。ドイツ南部ミュンヘンを中心とする経済圏の大きさを背景とし、かつ歴史的にみてオーストリアやハンガリーとの関係が強かったこともあろう。旅客流動からみると、ルール工業地帯と各首都との結合は、フランクフルトやミュンヘンから比較すると弱い。このことは、ドイツにおける産業



第 10 図 航空旅客流動からみた中央ヨーロッパにおける都市間結合

の重心が南にあることもまた示していよう。一方で、ベルリンと各首都との結合の弱さが特筆される。統合ドイツの首都として政治の中心としてベルリンは位置づけられるが、中央ヨーロッパ、そしてヨーロッパにおいて必ずしも経済的には重要な位置を占めていないともいえよう。

いずれにせよ、第 10 図においては、東西方向の結合が顕著である一方で、南北方向の結合は明瞭には現れていない。ワルシャワとブダペスト、プラハとブダペストといった首都間の流動は少なく、経済的な結び付きも弱い。その意味で、中央ヨーロッパにおける都市間の結合は、すなわち、ドイツ、そしてヨーロッパの経済の中心軸からの投資を背景とした人や物資の流動によって、東西方向に、すなわち、ヨーロッパの中心軸に組み込まれるかたちで生じているといえよう。

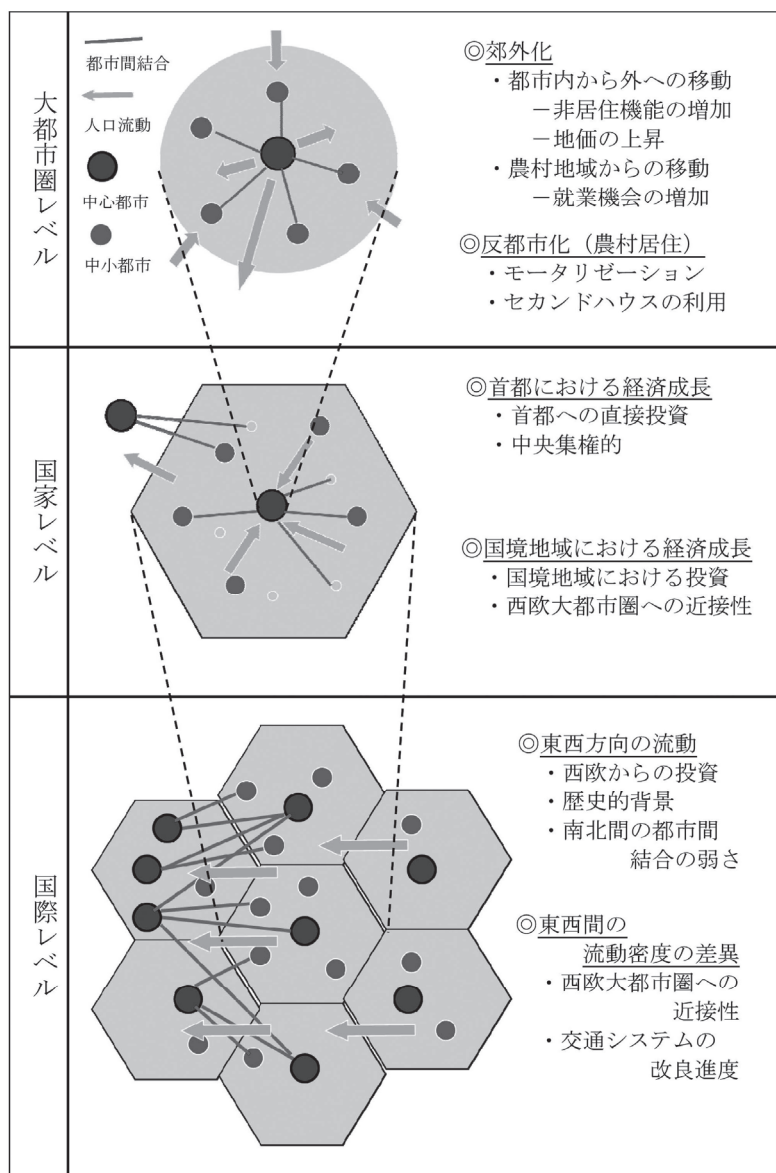
V. おわりに

本稿では、市場経済化の進展に伴い、中央ヨーロッパの都市システムがどのように構築されてきたのか、大都市圏レベル、国家レベル、国際レベルにおいて検討した（第 11 図）。

大都市圏レベルにおいては、都心部における非居住機能の増加と地価の上昇に伴い、住機能が都心から周辺地域に移動し、農村地域からの人口流入もあいまって、郊外化が進展し、通勤流動その他による中心都市と郊外との結合が強まった。モータリゼーションの進展もあり、大都市圏は拡大し、農村への居住もセカンドハウスの利用を通して進展している。

国家レベルにおいては、外国直接投資が首都を中心になされ、中央集権的な政治体制を背景に、首都が成長の極として位置づけられる。首都は、地方都市から労働力を集め、かつ中枢業務機能を通して地方都市を制御する国家において卓越した地位にある。一方で、西欧に近い国境地域においても、西欧への近接性を基盤として直接投資がなされ、経済成長をみている。

それぞれの国においては、経済成長の極としての首都の役割が今後さらに重要となってくると思われる。しかしながら、ポーランドにおいては、首都ワルシャワは国土の東端に近い相対的に人口の希薄な地域に立地している。西欧との関係を考慮すると、ポーランドでは、ドイツに近い西部地域の都市ポズナンやブロッツラフがより重要性を帯びてくることになると考えられる。チェコの首都プラハにとっての最大のパートナーは、ドイツ南西部の大都市ドレスデンやライプチヒである。プラハとこれらの都市を結ぶ軸は、戦前より工業が集積し、人口密度も高い地域であったが、今後も経済発展が見込まれる。また、スロバキア的首都ブラチスラバは、ウィーンへの通勤や買い物が日常的にみられるなど、今日すでにウィーンの都市圏の中に組み込まれている。さらに、ハンガリー西部においては、ジェールをはじめとして西側資本の進出が顕著である。そして、ウィーンからブラチスラバ、ジェールを経てブダペストへと至



第 11 図 中央ヨーロッパの都市システム

る発展軸、都市ネットワークが、ヴィシェグラード諸国の経済の牽引力としての役割を強めることになるであろう。

国際レベルにおいては、ヨーロッパ経済の中心軸からの投資に基づく人や物資の流動、すなわち東西方向の結合が主であった。そこでは、歴史的にすでに存在していた経済上の結び付きを基盤とする例もある。南北方向の結合が弱く、東西方向の結合が顕著であることは、ドイツ

南西部を含む「ヨーロッパのパナナ」と呼ばれるヨーロッパ経済の中心軸を中心とするシステムに組み込まれてきたことを意味する。人や物資の流動の密度の濃さ、ひいては結合の強さは、東から西に向かって強くなる。その背景には、西欧大都市圏への近接性が高い地域に資本進出がより顕著であったこと、これに合わせて交通システムの改良も西に近い地域から進展してきたことがあろう。

航空、道路、鉄道といった交通ネットワークの改善や情報ネットワークの構築を通して、ヨーロッパ内の諸地域の結合はさらに加速化されるとともに、各国において地域間格差も拡大すると想定される。中央ヨーロッパの都市システムどのように再編成されていくのか見守っていく必要がある。

注

¹ 中央ヨーロッパの概念規定については、加賀美（1992）が詳しい。

² 都市システム概念については、森川（1990:62-80）を参考にした。

³ 個々の都市の実証研究を踏まえ、社会主義都市に共通する特色、そして、東ヨーロッパ都市の特色を見いだそうという試みがなされてきた（Enyedi, 1998; Barlow and et.al., 1994; Andrusz and et.al., 1996）。山本（2003b）は、こうした社会主義都市の変容 Transformation に関する研究を展望している。

⁴ チェコでは、社会主義時代に国有化された私有財産は、元の所有者に返還する補償措置がとられたが、返還請求されない財産については小規模私有化がなされた。オークションを通じた売却によってなされた小規模私有化によって、プラハでは、1991 年から 1992 年の間に約 2500 の私有の商店、レストラン、中小企業が生み出された（Sýkora, 1994: 1156）。また、プラハ中心部においては、この小規模私有化において 5 年間の貸借権のみが売却された。これにより、プラハ中心部と外縁部の価格格差は著しいものとなった。こうした地価の上昇と地域間の格差の拡大は、中心部における非中心的な利用を排除し、都市内部の地域分化をより明瞭にした（山本, 2003a:30）。

⁵ Statistisches Bundesamt 1987. 1991. 1995. 1999. *Fachserie 8, Verkehr ; Reihe 6 -j, Luftverkehr*.

参考文献

加賀美雅弘 1992. 地理的単位としての中央ヨーロッパ (Mitteleuropa) に関する一つの見解.

新地理 40-1:13-20

山本 充 2003a. 市場経済化の進展に伴うプラハの都市構造の変化. 地域研究 44-2: 25-38.

山本 充 2003b. 東欧革命後における東ヨーロッパ研究—変容 Transformation を巡って—,

高橋伸夫編『21世紀の人文地理学展望』古今書院, 582-595.

森川 洋 1990. 『都市化と都市システム』大明堂, 254p.

ヨルダン、ペーター著、山本充訳 2012. 東ヨーロッパにおける行政のリージョナリゼーションと地域アイデンティティ. 小林浩二・大関泰宏編著『拡大EUとニューリージョン』原書房, 52-63.

Andrusz, G., Harloe, M. and Szelenyi, I. eds. 1996. *Cities after Socialism—urban and Regional change and Conflict in Post-Socialist Societies*. Oxford:Blackwell, 340p.

- Barlow, M. And Dostál, P. and Hampl M. Eds. 1994. *Development and Administration of Prague*. Amsterdam: Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam, 170p.
- Bičík, I 1996. Statue and perspectives of secondary lodging in the surrounding of Prague. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae Geographica* 37: 181-188.
- Enyedi, G. ed. 1998. *Social Change and Urban Restructuring in Central Europe*. Budapest: Akadémiai Kiadó, 287p.
- Kozama, G. 2000. Spatial Preferences of Enterprises in Hungary. In: *Hungary towards the 21st century (the human geography of transition studies in Geography in Hungary 31)*, ed. Kovács, Z., 189-205. Budapest: Geographical Research Inst. HAS.
- Kovács, Z. And Wießner, R. 1995. Wohnungsprivatisierung und Sozialräumliche Polarisierung in Budapest. In: *Immobilien-, Wohnungs- und Kapitalmärkte in Ostmitteleuropa. Beiträge zur regionalen Transformationsforschung (ISR-Forschungsbericht 14)*, ed. Fassmann, H., 69-86. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften.
- Kovács, Z. And Dóvényi, Z. 1998. Urbanisation and Urban Development in Hungary. In: *Windows on Hungarian Geography (Studies in Geography in Hungary, 28)*, ed. Kertész, L. B.-Á., 157-173. Budapest: Geographical Research Inst. HAS.
- Meusburger, P. 2001. The role of Knowledge in the Socio-Economic Transformation of Hungary in the 1990s. In: *Transformations in Hungary*, eds. Meusburger, P. and Jöns, H., 1-38. Heidelberg: Physica-Verlag.
- Meusburger, P. 2002. *Why was the Transformation Process in Hungary more Successful than in Most Other East European Countries*. Unpublished Material of International Congress "Central Europe Today" in World Distribution Map Center, Gifu, Sep. 29th., 2002.
- Sýkora, L. 1993. City in Transition: The Role of Rent Gaps in Prague's Revitalization. *Tijdschrift voor Econ. en Soc. Geografie* 84:281-293.
- Sýkora, L. 1994. Local Urban Restructuring as a Mirror of Globalization Processes: Prague in the 1990s. *Urban Studies* 31:1149-1166.
- Sýkora L. and Šimoníčková I. 1994. From Totalitarian Urban Managerialism to a Liberalized Real Estate Market: Prague's transformations in the early 1990s. In *Development and Administration of Prague*, eds. Barlow, M., Dostál, P. and Hampl, M., 47-72. Amsterdam: Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam.